Scritto da Paolo Carotenuto
Giovedì 05 Gennaio 2012 11:15




Squilli di trombe, rulli di tamburi, bandiere (ovviamente arancioni) al vento: il mistero sulla nave che porterà i rifiuti napoletani in Olanda è finalmente svelato, l'imbarcazione è ormai in procinto di solcare le acque napoletane, e la vicenda acquista sempre più i toni della tragicommedia. Attesa quattro mesi, l'arrivo dell'imbarcazione suscita nuovi e inquietanti interrogativi sull'operazione che l'amministrazione partenopea sta portando avanti in modo a dir poco approssimativo, col rischio di minare sensibilmente l'immagine che si è voluta dare di strenua difesa della legalità.

L'imbarcazione, che solo impropriamente può essere definita carretta del mare in quanto congegnata per navigare le acque dei fiumi olandesi, è la 'Nordstern'. Ha 88 metri di lunghezza e 13 di larghezza e una stazza lorda di 3700 tonnellate (è possibile consultare la scheda dell'imbarcazione cliccando su questo link http://www.marinetraffic.com ). Il 7 gennaio, una volta giunta nel porto di Napoli, caricherà 3mila tonnellate di rifiuti provenienti dagli Stir destinati all'inceneritore di Rotterdam. Partita il 31 dicembre da Ceuta, il percorso è tracciato sul sito marinetraffic
, che ne evidenzia anche l'estrema lentezza. La Nordstern, infatti, viaggia a una velocità massima di 10 nodi l'ora e la bassa velocità è giustificata dal fatto che la nave è adatta alla navigazione fluviale; senza intoppi, il tempo necessario per completare il trasporto di andata e ritorno -carico e scarico esclusi - è di due settimane.

L'imbarcazione appartiene alla società tedesca Wessels, ma batte **bandiera di Antigua Barbuda** . E qui si delinea un nuovo elemento di profonda ambiguità. Antigua è inserita dall'OCSE nella **lista nera dei paradisi fiscali** per l'assoluta mancanza di trasparenza nelle transazioni economiche e per la mancata cooperazione nella lotta al riciclaggio del denaro sporco. Nel settore navale, il ricorso da parte di molte compagnie armatrici all'uso delle bandiere di comodo, è una pratica diffusa. La bandiera issata sulla nave determina, secondo i principi sanciti nel diritto della navigazione marittima, l'esclusiva giurisdizione dell'imbarcazione. In questo modo il proprietario della nave può evitare, forte dell'anonimato e di un regime offshore garantito dai Paesi cedenti, il pagamento delle imposte di iscrizione della nave, ridurre o eliminare le tasse sul reddito dei trasporti, ottenere l'abilitazione alla navigazione con maggiore facilità, in sfregio della tutela dei lavoratori e delle condizioni di sicurezza.

Sebbene il contratto sia stato sottoscritto dal consorzio Asia-Sapna, con la **società olandese Awr** che gestisce l'inceneritore di Rotterdam e che, dunque, presumibilmente si occupa anche del trasporto, è indubbio che l'immagine della Giunta che vuole combattere le cricche e i poteri criminali, si incrina ulteriormente se poi viene tollerato il ricorso a società di questo tipo. Ma ormai ci stiamo abituando a questo e ad altro, con l'usanza di volgere lo sguardo dall'altra parte per non vedere dove vanno i propri rifiuti, dalle discariche agli inceneritori (in provincia o all'estero, restano pur sempre inceneritori), passando per i siti di trasferenza sul suolo cittadino. Oggi le contraddizioni del piano rifiuti e della sua gestione mostrano una volta di più l'enorme approssimazione e una preoccupante e perdurante improvvisazione.

**Paolo Carotenuto**

*5 gennaio 2012*